VORDENKEN

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit seinem Gastkommentar auf Seite 312 motiviert Wilfried Nietschke alle Entwickler zu mehr Voraussicht in Forschung und Entwicklung. Der Bereichsleiter Technologiemonitoring und Prokurist der IAV weiß um die Zwänge des Alltags, in denen beispielsweise Themen wie dem induktiven Laden von Elektroautos noch vor vier Jahren wenig Beachtung geschenkt wurde. Heute bietet die Ladetechnik umso mehr Perspektiven für erfolgreiche und akzeptierte Elektromobilität.

In seiner Tätigkeit als Fachbeiratsmitglied der ATZelektronik hat Herr Nietschke mir in diesen und anderen Themengebieten redaktionelle Schützenhilfe gegeben, und wir sind gemeinsam bei Zukunftsthemen am Ball geblieben. Meinen Dank an ihn sende ich in den letzten Monaten vor seiner Pensionierung. Am Ende dieses Jahres scheidet er damit auch aus dem Redaktionsbeirat turnusgemäß leider aus, bleibt uns aber weiter verbunden.

Der Fachbeirat der ATZelektronik wird in diesem Jahr weiter ausgebaut, mit Verantwortungen in Themengebieten wie Software und IT, Endgeräte-Technologien und Elektromobilität. Martin Sattler, Leiter Systemhaus eMobilität und Mechatronik bei Schaeffler, und Thomas Hülshorst, Bereichsleiter Elektrik/Elektronik der FEV, zählen zu den jüngsten Neuzugängen, die ich auch an dieser Stelle nochmals herzlich willkommen heiße.

Mit Herrn Sattler ist uns ein Senkrechstart gelungen. In der Septemberausgabe der ATZ beschreiben er und sein Team eine bei Schaeffler entwickelte elektrische Hinterachse. In ATZelektronik werden Sie im Oktober die weitere Vertiefung des Themas lesen können, mit mehr Informationen zur Steuerungs- und Regelungstechnik, Software und E/E-

Architektur. Diesen Artikel haben wir kurzfristig, im Rahmen seiner Berufung, ins Oktoberheft gehoben. Damit wird auch die Quervernetzung mit den Titeln ATZ und in vielen Fällen MTZ unterstrichen.

Im Report der Oktoberausgabe kommt Sattler auch zum 48-V-Bordnetz zu Wort. Er schätzt ein, wann und bei welchem Antriebstyp der erste Pkw mit Zweispannungsbordnetz kommen wird. Viele Unternehmen tun sich schwer: Kosteneinschätzungen bei 48-V-Techniken sind nicht zu bekommen, ob teurer Mehrwand oder gar Kostenersparnis.

Dass das Zweispannungsbordnetz kommen muss, wusste man bereits Anfang dieses Jahrhunderts. Damals, in der 42-V-Debatte, wurde die Technik verworfen, weil die Meisten den Mehrwert für Hybridantriebe nicht eingerechnet haben, mit Ausnahme weniger Vordenker.

Ich wünsche Ihnen und uns eine weisere Voraussicht,

MARKUS SCHÖTTLE,
Stellvertretender Chefredakteur, ATZelektronik
Wiesbaden, 9. Juli 2013

DYNA4 Advanced Powertrain

Energiemanagement im Fahrzeug

- Simulation von Einzelfahrzeugen bis hin zur Fahrzeugflotte
- Fahrleistungs- und Verbrauchsberechnungen
- Konventionelle Antriebe, Hybrid- und Elektrofahrzeuge
- Variantenhandling, Automation und Reporting

Mehr erfahren unter
www.tesis-dynaware.com/flv

Pushing
Innovation